

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公 開 特 許 公 報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平7-96784

(43)公開日 平成7年(1995)4月11日

(51)IntCl.^o

識別記号

庁内整理番号

F I

技術表示箇所

B 6 0 N 2/06

2/18

G 0 5 G 1/14

F 8009-3J

審査請求 未請求 請求項の数13 O L (全 16 頁)

(21)出願番号 特願平5-243313

(22)出願日 平成5年(1993)9月29日

(71)出願人 000003137

マツダ株式会社

広島県安芸郡府中町新地3番1号

(72)発明者 横打 敬人

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ
株式会社内

(72)発明者 今野 良洋

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ
株式会社内

(72)発明者 森山 尚宗

広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ
株式会社内

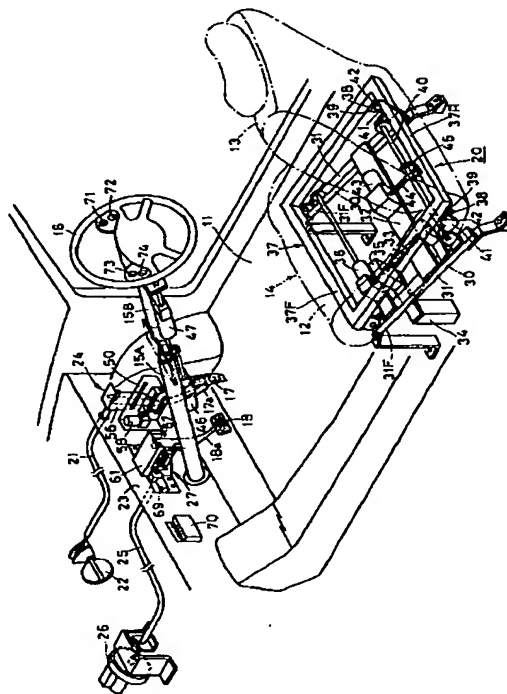
(74)代理人 弁理士 神原 貞昭

(54)【発明の名称】 車両の運転姿勢調整装置

(57)【要約】

【目的】運転者用シートとアクセルペダル、ブレーキペダル等の操作ペダルとの位置調整によって、運転者による適正な運転姿勢をとるための姿勢調整が、運転者の身体寸法の如何にかかわらず容易に行われるようになる。

【構成】シート可動支持機構部20、アクセルペダル可動支持機構部24及びブレーキペダル可動支持機構部27に対して、操作部71〜74と、制御ユニット75及び運転者用シート14に着座せしめられた乗員標準モデルのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに乗員標準モデルが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされるシート及び操作ペダルの位置に関する調整用データが格納されたROM76を含むモータ駆動制御部70とが設けられ、操作部71〜74の操作に応じて、モータ駆動制御部70により、可動支持機構部20、24及び27についてのROM76に格納された調整用データに従った制御が行われる。



1

【特許請求の範囲】

【請求項1】車両の車室形成部におけるフロア部分上に配されるシート部を、該シート部の配置位置を上記車両の前後方向及び上下方向に移動可能として支持するシート可動支持機構部と、

上記シート部の前方に配された操作ペダル部を、該操作ペダル部の配置位置を上記シート部に向かう方向あるいは上記シート部から離れる方向に移動可能として支持するペダル可動支持機構部と、

運転姿勢調整のための上記シート部及び上記操作ペダル部の配置位置調整を開始もしくは終了させるべく操作される調整用操作部と、

上記シート部に乗員標準モデルが着座せしめられたとき、該乗員標準モデルのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに上記乗員標準モデルが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる、上記シート部及び上記操作ペダル部についての適正配置位置に関する調整用データが格納されるメモリ部と、

上記調整用操作部の操作に応じ、上記メモリ部から得られる調整用データに基づいて、上記シート可動支持機構部に上記シート部の配置位置調整を行わせるとともに上記ペダル可動支持機構部に上記操作ペダル部の配置位置調整を行わせる制御部と、を備えて構成される車両の運転姿勢調整装置。

【請求項2】メモリ部が、複数種の乗員標準モデルの夫々に対応するシート部及び操作ペダル部についての適正配置位置に基づいて得られたシート部及び操作ペダル部の配置位置についての移動特性をあらわす調整用データが格納されるものとされ、制御部が、調整用操作部の操作に応じ、上記調整用データがあらわす移動特性に従ってシート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部に夫々上記シート部の配置位置調整及び上記操作ペダル部の配置位置調整を行わせるものとされることを特徴とする請求項1記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項3】調整用操作部が、操作されることにより、シート部の配置位置調整及び操作ペダル部の配置位置調整の開始もしくは終了を制御部に指令する動作指令信号を送出するものとされることを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項4】シート可動支持機構部が、シート部の車両の上下方向の移動を該シート部における後方部分を前方部分に対して相対的に昇降させることによって行うものとされることを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項5】ペダル可動支持機構部が、アクセルペダル及びブレーキペダルの夫々をシート部に向かう方向あるいは上記シート部から離隔する方向に移動可能として支持するものとされたことを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項6】シート可動支持機構部がシート部の配置位

2

置に関するシート位置検出データを制御部に供給するとともにペダル可動支持機構部が操作ペダル部の配置位置に関するペダル位置検出データを制御部に供給し、上記制御部がメモリ部から得られる調整用データと上記シート位置検出データ及びペダル位置検出データとに基づいて、上記シート可動支持機構部に上記シート部の配置位置調整を行わせるとともに上記ペダル可動支持機構部に上記操作ペダル部の配置位置調整を行わせるものとされることを特徴とする請求項1、2又は4記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項7】ペダル可動支持機構部が、操作ペダル部を、シート部に向かう方向に移動させるときには上下方向の位置を低め、また、シート部から離れる方向に移動させるときには上下方向の位置を高める態様をもって移動させることを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項8】制御部が、調整用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、シート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部にシート部と操作ペダル部とを相互に逆の方向に移動させる動作を行わせることを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項9】シート可動支持機構部により支持されたシート部及びペダル可動支持機構部により支持された操作ペダル部の夫々の移動範囲内における基準位置が、上記シート部と上記操作ペダル部との間の離隔距離が最大となる位置に設定され、制御部が、調整用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、上記シート可動支持機構部及び上記ペダル可動支持機構部に上記シート部と上記操作ペダル部とを各々の基準位置から相互近接させる動作を行わせることを特徴とする請求項8記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項10】シート可動支持機構部により支持されたシート部及びペダル可動支持機構部により支持された操作ペダル部の夫々の移動範囲内における基準位置が、上記シート部と上記操作ペダル部との間の離隔距離が最小となる位置に設定され、制御部が、調整用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、上記シート可動支持機構部及び上記ペダル可動支持機構部に上記シート部と上記操作ペダル部とを各々の基準位置から相互離隔させる動作を行わせることを特徴とする請求項8記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項11】制御部が、調整用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、シート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部にシート部と操作ペダル部とを同方向に移動させる動作を行わせることを特徴とする請求項1又は2記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項12】シート可動支持機構部により支持されたシート部及びペダル可動支持機構部により支持された操作ペダル部の夫々の移動範囲内における基準位置が該移動範囲内における後端位置に設定され、制御部が、調整

50

用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、上記シート可動支持機構部及び上記ペダル可動支持機構部に上記シート部と上記操作ペダル部とを前方側に移動させる動作を行わせることを特徴とする請求項1記載の車両の運転姿勢調整装置。

【請求項13】シート可動支持機構部により支持されたシート部及びペダル可動支持機構部により支持された操作ペダル部の夫々の移動範囲内における基準位置が該移動範囲内における前端位置に設定され、制御部が、調整用操作部の操作に応じ、調整用データに従って、上記シート可動支持機構部及び上記ペダル可動支持機構部に上記シート部と上記操作ペダル部とを後方側に移動させる動作を行わせることを特徴とする請求項1記載の車両の運転姿勢調整装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】本発明は、車両の車室形成部に配されるシート部に着座する乗員が、シート部及びアクセルペダル、ブレーキペダル等の操作ペダルの配置位置を変化させて、運転姿勢を調整できるようにされる車両の運転姿勢調整装置に関する。

【0002】

【従来の技術】車両における車室形成部に装備されるシートは、特にそれが運転者用のものとされる場合、着座した乗員が適正な運転姿勢を安定に維持できるものとされることが望まれる。このような運転者用シートに着座する乗員にとっての適正運転姿勢とは、その乗員のアイポイントが、車両の前方視界、バックミラーを介して得られる車両の後方視界、及び、左右フェンダーミラーあるいはドアミラーを介して得られる車両の左右側方視界等の運転に必要な視界を容易、かつ、確実に得ることができる適正な位置に置かれるとともに、その乗員の手足が、ステアリングホイールの操作、ステアリングコラム、ダッシュボード、コンソール等に配された各種の操作部の操作、シフトレバーの操作、ハンドブレーキの操作、及び、アクセルペダル、ブレーキペダル、クラッチペダル等の操作ペダルの操作等々を、容易、かつ、円滑に行なうことができる姿勢であり、取分け、アクセルペダル、ブレーキペダル、クラッチペダル等の操作ペダルの操作を無理なく確実にこなすことが重要である。

【0003】運転者用シートは、通常、車両の車室形成部におけるフロア部分上に車両の前後方向に伸びて固定されたレールを含むスライド機構を介して支持され、スライド機構に備えられた操作レバー等の操作部材が操作されることにより、スライド機構によって前後方向に移動せしめられ、それにより配置位置調整が行われ得るものとされる。従って、運転者用シートに着座する乗員は、自分の身体寸法に応じて、運転者用シートの配置位置を主として操作ペダルの操作を無理なく確実にこなすものとすべく調整することができることになる。しかし

ながら、このように車両の前後方向の配置位置調整が可能とされる運転者用シートにあっても、その調整範囲は車室形成部内における各部との位置関係から自ずと或る範囲に制限されることになり、それゆえ、運転者用シートの配置位置及びその調整範囲は、通常、平均的体格及びそれに比較的近い体格を有する乗員が想定されて設定される。従って、運転者用シートに着座する乗員が、平均的体格あるいは平均的体格に比較的近い体格でない体格を有する場合には、運転者用シートの配置位置を調整して適正なアイポイントの位置が得られる所望の運転姿勢をとることが困難とされることになる虞がある。

【0004】このような車両の前後方向における配置位置調整が可能とされた運転者用シートに伴われる不都合を幾分たりとも軽減すべく、前後方向の配置位置調整のみならず、車両の上下方向における配置位置調整も可能とされた運転者用シートも知られている。斯かる前後方向及び上下方向の夫々における配置位置調整が可能とされた運転者用シートによれば、それに着座する乗員がアイポイントを適正な位置に置くことができる配置位置調整の可能性が拡大されるが、アクセルペダル、ブレーキペダル、クラッチペダル等の操作ペダルの操作を無理なく確実に行える運転姿勢がとれるか否かの観点からは、効果的な改善が図られるとは言い難い。

【0005】また、例えば、特開昭63-34254号公報にも示される如く、アクセルペダル、ブレーキペダル、クラッチペダル等の操作ペダルであって、運転者用シートに着座する乗員の足の長さに応じて車両の前後方向及び上下方向に移動せしめられ得るようにされ、配置位置調整が可能とされたものを装備した車両が提案されている。斯かる配置位置調整が可能とされた操作ペダルを装備した車両にあつては、運転者用シートに着座した乗員が、アイポイントの位置を変動させることなく、操作ペダルに、所定の調整範囲内において、その操作を行い易い配置位置をとらせることができることになる。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】しかしながら、上述の如くに、車両における運転者用シート及び運転者用シートの前方に配される操作ペダルが、個々別々に、車両の前後方向及び上下方向に所定の調整範囲をもって移動可能とされ、夫々の配置位置調整が行われ得るものとされる場合には、運転者用シートに着座する乗員による、適正なアイポイントの位置が得られ、かつ、操作ペダルの操作を無理なくこなすことになる所望の運転姿勢をとるための姿勢調整がなされるにあたっては、例えば、先ず、運転者用シートの配置位置の前後方向及び上下方向の調整が行われ、その後さらに、操作ペダルの配置位置の前後方向及び上下方向の調整が行われることが必要とされる。それゆえ、運転者用シートに着座する乗員に、その都度、煩雑で面倒な調整作業が課せられることになってしまうという不都合がある。

【0007】斯かる点に鑑み、本発明は、車両の車室形成部におけるフロア部分上に配置される運転者用シート、及び、運転者用シートの前方に配されるアクセルペダル、ブレーキペダル等の操作ペダルの夫々についての配置位置調整によるものとされる、運転者用シートに着座する乗員による適正なアイポイント位置をもって操作ペダルの操作を無理なく確実に行えることになる所望の運転姿勢をとるための姿勢調整が、例外的な場合を除いて、乗員の身体寸法の如何にかかわらず、乗員にとって煩雑で面倒な調整作業が不要とされるもて、極めて容易に行われることになる車両の運転姿勢調整装置を提供することを目的とする。

【0008】

【課題を解決するための手段】上述の目的を達成すべく、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置は、車両の車室形成部におけるフロア部分上に配されるシート部をその配置位置を車両の前後方向及び上下方向に移動可能として支持するシート可動支持機構部と、シート部の前方に配された操作ペダル部をその配置位置をシート部に向かう方向あるいはシート部から離れる方向に移動可能として支持するペダル可動支持機構部と、運転姿勢調整のためのシート部及び操作ペダル部の配置位置調整を開始もしくは終了させるべく操作される調整用操作部とに加えて、シート部に乗員標準モデルが着座せしめられたとき、その乗員標準モデルのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに乗員標準モデルが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる、シート部及び操作ペダル部の適正配置位置に関する調整用データが格納されるメモリ部、さらには、調整用操作部の操作に応じ、メモリ部から得られる調整用データに基づいて、シート可動支持機構部にシート部の配置位置調整を行わせるとともにペダル可動支持機構部に操作ペダル部の配置位置調整を行わせる制御部を備えて構成される。

【0009】

【作用】上述の如くに構成される本発明に係る車両の運転姿勢調整装置にあっては、例えば、シート部に着座した乗員によって調整用操作部が運転姿勢調整のためのシート部及び操作ペダル部の配置位置調整を開始させるべく操作されるとき、それに応じて、制御部がメモリ部に格納された調整用データを取り込み、その調整用データに基づいて、シート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部に、夫々、シート部の配置位置調整及び操作ペダル部の配置位置調整を行わせる。その際、調整用データが、シート部に着座せしめられた乗員標準モデルが、そのアイポイントが適正な位置に置かれ、かつ、適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされるシート部及び操作ペダル部の適正配置位置に関するものとされていることにより、シート部に着座した乗員が乗員標準モデルによりあらわされる体格から懸け離れた体格を有していない限り、シート部及び操作ペダル部の配置位置調整中

にその乗員が適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行えることになるシート部及び操作ペダル部の夫々の配置位置が得られる状態があり、例えば、斯かる状態において乗員により調整用操作部が運転姿勢調整のためのシート部及び操作ペダル部の配置位置調整を終了させるべく操作されることにより、制御部がシート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部によるシート部の配置位置調整及び操作ペダル部の配置位置調整を終了させる。

10 【0010】このようにして、シート部に着座した乗員による適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行えることになる所望の運転姿勢をとるための姿勢調整が、シート部及び操作ペダル部について連動してなされる配置位置調整により、乗員にとって煩雑で面倒な調整作業が要されることなく、自動的に行われることになる。そして、調整用データが、複数種の乗員標準モデルの夫々対応するシート部及び操作ペダル部の適正配置位置に基づいて得られるシート部及び操作ペダル部の配置位置についての移動特性をあらわすものとして用意され、その調整用データによりあらわされる移動特性に従ってシート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部によるシート部及び操作ペダル部の配置位置調整が行われるようになされることにより、シート部に着座した乗員による適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行える所望の運転姿勢をとるための姿勢調整が、例外的な場合を除いて、乗員の身体寸法の如何にかかわらず適切に行われるようにされる。

【0011】

30 【実施例】図1は、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置の一例を、それが装備された車両の車室形成部の部分と共に示す。

【0012】図1に示される車両の車室形成部においては、フロア部分11上に、シートクッション部12及びシートバック部13を有した運転者用シート14が配置され、また、運転者用シート14より車両の前方側の位置に、2分割されたステアリングコラム15A及び15Bにより支持されて、運転者用シート14に対向するステアリングホイール16が配され、さらに、運転者用シート14の前方に、アクセルペダル17及びブレーキペダル18が操作ペダル部として配されている。運転者用シート14は、シートクッション部12の下側に設置されたシート可動支持機構部20により、その配置位置が車両の前後方向及び上下方向に移動可能とされて支持されている。

【0013】アクセルペダル17は、ペダルアーム部17aを有して、運転者用シート14に着座する乗員（運転者）による踏込操作により揺動して踏込操作状態に応じた踏込操作位置をとり、ペダルアーム部17aにケーブル部21を通じて連結された、車両に搭載された

エンジンにおける吸気通路に配されたスロットルバルブ22の開度を制御するものとされている。そして、ダッシュパネル23に取り付けられたアクセルペダル可動支持機構部24によって、揺動可能とされ、かつ、その配置位置が車両の前後方向に移動可能とされて支持されている。

【0014】また、ブレーキペダル18は、ペダルアーム部18aを有していて運転者による踏込操作により揺動して踏込操作状態に応じた踏込操作位置をとり、ペダルアーム部18aにケーブル部25を通じて連結され、車両に装備されたブレーキ装置を作動させる油圧を形成するマスターシリンダ部26を制御するものとされている。そして、ダッシュパネル23に取り付けられたブレーキペダル可動支持機構部27によって、揺動可能とされ、かつ、その配置位置が車両の前後方向に移動可能とされて支持されている。

【0015】シート可動支持機構部20、アクセルペダル可動支持機構部24及びブレーキペダル可動支持機構部27は、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置の一例を構成する主要構成要素となっている。そして、シート可動支持機構部20は、運転者用シート14の配置位置を車両の前後方向及び上下方向に夫々移動させるためのスライド機構及び昇降機構を含むものとされている。

【0016】シート可動支持機構部20におけるスライド機構が形成されている部分にあっては、図1及び図2の両者に示される如くに、フロア部分11に固定されて車両の前後方向に伸び、フロア部分11に対して前方部分が後方部分より高くなる傾斜を有するものとされた一对の平行配置されたレール部30上に一对のスライド部材31が夫々配されており、各スライド部材31は、レール部30に沿い、レール部30により規制される範囲内で車両の前後方向に移動し得るものとされている。一对のスライド部材31は、連結板部材32によって相互連結されており、そのうちの一方には、それに沿って伸びるスクリュウ軸部材33が取り付けられている。このスクリュウ軸部材33は、フロア部分11上に立てられた支持部材34により支持されることにより、支持部材34を介してフロア部分11に対して固定された雌ねじ部材35に螺合している。また、一对のスライド部材31のうちの一方でスクリュウ軸部材33が取り付けられたものには、スクリュウ軸部材33に所定の減速機構を介して連結され、スクリュウ軸部材33を回動させるシートスライド用モータ36が取り付けられている。

【0017】このように構成されるスライド機構においては、シートスライド用モータ36が回転状態とされる時、その回転が減速機構を介してスクリュウ軸部材33に伝達され、スクリュウ軸部材33がシートスライド用モータ36によって回動せしめられる。そして、スクリュウ軸部材33がフロア部分11に対して固定された雌ねじ部材35に螺合していることにより、スクリュウ

軸部材33の回動に伴って、スクリュウ軸部材33が取り付けられた一对のスライド部材31のうちの一方及びそれに連結板部材32によって連結された他方が、夫々、一对のレール部30上を車両の前方側にもしくは後方側に向かって移動する。その際、一对のスライド部材31の移動の向きは、シートスライド用モータ36の回転方向（正転方向もしくは逆転方向）に応じて定められ、また、移動範囲はスクリュウ軸部材33の長さに応じて規制される。

10 【0018】一方、シート可動支持機構部20における昇降機構が形成されている部分にあっては、図1及び図2の両者に示される如くに、スライド機構を構成する一对のスライド部材31の各々の前端部分31Fに前方部分37Fが回動可能な状態をもって連結されたシートクッションフレーム部材37が設けられている。そして、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rには、その左右両端部に夫々長孔38が形成された係合板部39が設けられており、長孔38には、スライド機構を構成する一对のスライド部材31により両端部が夫々支持された回動軸部材40に固着されて設けられた一对の屈曲アーム部材41の端部から突出するピン42が係合せしめられている。また、一对のスライド部材31を相互連結する連結板部材32上にシート昇降用モータ43が取り付けられており、さらに、シート昇降用モータ43の回転が所定の減速機構を介して伝達されるスクリュウ係合軸部材44が設けられていて、そのスクリュウ係合軸部材44の先端部が、回動軸部材40に固着された係合板部材45に回動可能に連結されている。

30 【0019】このように構成される昇降機構においては、シート昇降用モータ43が回転状態とされるとき、その回転が減速機構を介してスクリュウ係合軸部材44に伝達され、スクリュウ係合軸部材44がシート昇降用モータ43により回動せしめられ、それによってその長さ方向に進出もしくは後退せしめられる。それに伴って、係合板部材45に回動可能に連結されたスクリュウ係合軸部材44の先端部が、回動軸部材40に対して直交する方向に変位し、係合板部材45を介して、回動軸部材40が回動せしめられる。回動軸部材40が回動せしめられることにより、回動軸部材40に固着された一对の屈曲アーム部材41の夫々が回動せしめられ、それに伴って、各屈曲アーム部材41の端部に設けられ、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rにおける左右両端部の夫々における係合板部39に設けられた長孔38に係合するピン42が、上方もしくは下方に移動せしめられる。それにより、ピン42は、係合板部39に設けられた長孔38に係合した状態のもとで係合板部39を上方もしくは下方に変位させ、従って、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rを、一对のスライド部材31の各々の前端部分31Fに回動可能な状態をもって連結された前方部分37Fに対して、

相対的に上方もしくは下方に移動させる。

【0020】即ち、シート昇降用モータ43の回転に応じて、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rが、一対のスライド部材31の各々の前端部分31Fに連結された前方部分37Fに対して、相対的に上方もしくは下方に移動せしめられることになる。その際、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rの移動の向きは、スクリュウ係合軸部材44の進退状況、従って、シート昇降用モータ43の回転方向（正転方向もしくは逆転方向）に応じて定められ、また、移動範囲は、屈曲アーム部材41の端部に設けられたピン42が係合する係合板部39に設けられた長孔38の長さに応じて規制される。

【0021】そして、昇降機構を構成するシートクッションフレーム部材37は、運転者用シート14のシートクッション部12がシートバック部13を伴った状態で組み付けられるものとされ、それゆえ、運転者用シート14の全体が、シートクッションフレーム部材37を含んで構成される昇降機構、及び、シートクッションフレーム部材37の前方部分37Fが回動可能に連結される一対のスライド部材31を含んで構成されるスライド機構によって、支持されていることになる。従って、スライド機構を構成するシートスライド用モータ36が回転状態とされ、一対のスライド部材31が車両の前後方向に移動せしめられることにより、運転者用シート14の全体が車両の前後方向に移動せしめられて、その前方に配されたアクセルペダル17及びブレーキペダル18側に対する進退動を行うものとされる。また、昇降機構を構成するシート昇降用モータ43が回転状態とされ、スクリュウ係合軸部材44が進退せしめられて一対の屈曲アーム部材41が回動せしめられ、その結果、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rが、一対のスライド部材31の各々の前端部分31Fに連結された前方部分37Fに対して、相対的に上方もしくは下方に移動せしめられることにより、運転者用シート14が、スライド機構上において、車両の上下方向に移動せしめられるものとされる。

【0022】斯かるもとで、運転者用シート14は、その基準位置が、例えば、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rが、スライド機構による前後方向の移動範囲における最後端で、かつ、昇降機構による上下方向の移動範囲における最下端となる位置をとることになる位置とされる。そして、シートスライド用モータ36とシート昇降用モータ43とが、同時にあるいは順次回転状態とされることにより、運転者用シート14が、基準位置から、シートクッションフレーム部材37の後方部分37Rが車両の前方側に斜め上方に向かって移動した位置をとることになる位置に移行せしめられ、その後、さらにシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rが車両の前方側に斜め上方に向かって移動

せしめられる状態、あるいは、基準位置に向かって移動する状態とされて、運転者用シート14の配置位置調整が行われる。

【0023】アクセルペダル17をその配置位置を車両の前後方向に移動可能として支持するアクセルペダル可動支持機構部24は、図3及び図4にも示される如く、車室形成部の前方部分を形成するダッシュパネル23の車室内側の面に取り付けられたブラケット部材50を有しており、ブラケット部材50には、各々が車両の前後方向に伸びるものとされた長孔51及び52と同じく車両の前後方向に伸びる開口部53とが形成されており、開口部53の後端には切起し部50aが設けられている。そして、ブラケット部材50に、長孔51に係合するピン54及び長孔52に係合するピン55が設けられたペダル保持部材56が、長孔51に沿ったピン54の移動及び長孔52に沿ったピン55の移動の範囲内において車両の前後方向に移動可能とされて組み付けられている。ペダル保持部材56には、ブラケット部材50に形成された開口部53を貫通する突出部56aが設けられている。突出部56aには雌ねじ部が形成されていて、その雌ねじ部に、開口部53に沿って伸びるスクリュウ軸部材57が螺合しており、スクリュウ軸部材57の後端部はブラケット部材50に設けられた切起し部50aにより回動可能に支持されている。スクリュウ軸部材57の前端部には、ブラケット部材50に取り付けられたアクセルペダル移動用モータ58が、所定の減速機構を介して連結されている。

【0024】ペダル保持部材56には、アクセルペダル17が、そのペダルアーム部17aがペダル保持部材56から突出する軸部材59により回動可能に支持されて、揺動可能に保持されるべく取り付けられている。そして、ペダル保持部材56により保持されたアクセルペダル17のペダルアーム部17aにおける上端部に、ケーブル部21が連結されている。

【0025】このように構成されるアクセルペダル可動支持機構部24にあつては、アクセルペダル移動用モータ58が回転状態とされるとき、その回転が減速機構を介してスクリュウ軸部材57に伝達され、スクリュウ軸部材57がアクセルペダル移動用モータ58により回動せしめられる。それにより、スクリュウ軸部材57が螺合する雌ねじ部が形成された突出部56aを有するペダル保持部材56が、アクセルペダル17を伴い、ブラケット部材50に対し、それに形成された長孔51及び52の夫々に沿って車両の前後方向に移動せしめられる。その際、ペダル保持部材56の移動の向きは、アクセルペダル移動用モータ58の回転方向（正転方向もしくは逆転方向）に応じて定められ、また、移動範囲は長孔51及び52の夫々の長さに応じて規制される。

【0026】これよりして、アクセルペダル移動用モータ58が回転状態とされることにより、ペダル保持部材

11

56により揺動可能に保持されたアクセルペダル17の配置位置が、ペダル保持部材56の移動範囲において車両の前後方向に移動せしめられることになり、アクセルペダル17が、図3に示される如くの、最も運転者用シート14に対する離隔側に寄った前端位置をとる状態、図4に示される如くの、最も運転者用シート14に対する近接側に寄った後端位置をとる状態、及び、前端位置と後端位置との間の位置をとる状態におかれる。そして、アクセルペダル17は、その基準位置が、例えば、前端位置とされる。

【0027】また、ブレーキペダル18を車両の前後方向に移動可能に支持するブレーキペダル可動支持機構部27は、図5及び図6にも示される如く、ダッシュパネル23の車室内側の面に取り付けられたブラケット形成部材61を有しており、ブラケット形成部材61には、各々が車両の前後方向に伸びるものとされた長孔62及び63と同じく車両の前後方向に伸びる開口部64とが形成されており、開口部64の後端には切起し部61aが設けられている。そして、ブラケット形成部材61に、長孔62に係合するピン65及び長孔63に係合するピン66が設けられたペダル保持部材67が、長孔62に沿ったピン65の移動及び長孔63に沿ったピン66の移動の範囲内において車両の前後方向に移動可能とされて組み付けられている。ペダル保持部材67には、ブラケット形成部材61に形成された開口部64を貫通する突出部67aが設けられている。突出部67aには雌ねじ部が形成されていて、その雌ねじ部に、開口部64に沿って伸びるスクリュウ軸部材68が螺合しており、スクリュウ軸部材68の後端部はブラケット形成部材61に設けられた切起し部61aにより回動可能に支持されている。スクリュウ軸部材68の前端部には、ブラケット形成部材61に取り付けられたブレーキペダル移動用モータ69が、所定の減速機構を介して連結されている。

【0028】ペダル保持部材67には、アクセルペダル18が、そのペダルアーム部18aがペダル保持部材67に設けられた軸部材67bにより回動可能に支持された状態とされて、揺動可能に保持されるべく取り付けられている。そして、ペダル保持部材67により保持されたブレーキペダル18のペダルアーム部18aにおける中間部に、ケーブル部25が連結されている。

【0029】このように構成されるブレーキペダル可動支持機構部27にあっては、ブレーキペダル移動用モータ69が回転状態とされるとき、その回転が減速機構を介してスクリュウ軸部材68に伝達され、スクリュウ軸部材68がブレーキペダル移動用モータ69により回動せしめられる。それにより、スクリュウ軸部材68が螺合する雌ねじ部が形成された突出部67aを有するペダル保持部材67が、ブレーキペダル18を伴い、ブラケット形成部材61に対し、それに形成された長孔62及

12

び63の夫々に沿って車両の前後方向に移動せしめられる。その際、ペダル保持部材67の移動の向きは、ブレーキペダル移動用モータ69の回転方向（正転方向もしくは逆転方向）に応じて定められ、また、移動範囲は長孔62及び63の夫々の長さに応じて規制される。

【0030】これよりして、ブレーキペダル移動用モータ69が回転状態とされることにより、ペダル保持部材67により揺動可能に保持されたブレーキペダル18の配置位置が、ペダル保持部材67の移動範囲において車両の前後方向に移動せしめられることになり、ブレーキペダル18が、図5に示される如くの、最も運転者用シート14に対する離隔側に寄った前端位置をとる状態、図6に示される如くの、最も運転者用シート14に対する近接側に寄った後端位置をとる状態、及び、前端位置と後端位置との間の位置をとる状態におかれる。そして、ブレーキペダル18は、その基準位置が、例えば、前端位置とされる。

【0031】図1に示される例におけるシート可動支持機構部20のスライド機構に含まれるシートスライド用モータ36及び昇降機構に含まれるシート昇降用モータ43、アクセルペダル可動支持機構部24に含まれるアクセルペダル移動用モータ58、及び、ブレーキペダル可動支持機構部27に含まれるブレーキペダル移動用モータ69の夫々は、各々の回転状態に応じた検出出力信号を送出するエンコーダが付設されたものとされる。シートスライド用モータ36及びシート昇降用モータ43の夫々に付設されたエンコーダからは、運転者用シート14が基準位置をとるとき基準の検出出力信号が送出されるとともに、運転者用シート14の配置位置が基準位置から移動せしめられるとき、その移動を生じさせるシートスライド用モータ36及びシート昇降用モータ43の夫々の回転に応じた検出出力信号を送出する。従って、シートスライド用モータ36及びシート昇降用モータ43の夫々に付設されたエンコーダから送出される基準の検出出力信号とその後送出される検出出力信号とによって、運転者用シート14の基準位置に対する相対配置位置が検知され得ることになる。

【0032】また、アクセルペダル可動支持機構部24に含まれるアクセルペダル移動用モータ58に付設されたエンコーダからは、アクセルペダル17が基準位置をとるとき基準の検出出力信号が送出されるとともに、アクセルペダル17の配置位置が基準位置から移動せしめられるとき、その移動を生じさせるアクセルペダル移動用モータ58の回転に応じた検出出力信号を送出する。従って、アクセルペダル移動用モータ58に付設されたエンコーダから送出される基準の検出出力信号とその後送出される検出出力信号とによって、アクセルペダル17の基準位置に対する相対配置位置が検知され得ることになる。また、ブレーキペダル可動支持機構部27に含まれるブレーキペダル移動用モータ69に付設された

13

エンコーダからは、ブレーキペダル18が基準位置をとるとき基準の検出力信号が送出されるとともに、ブレーキペダル18の配置位置が基準位置から移動せしめられるとき、その移動を生じさせるブレーキペダル移動用モータ69の回転に応じた検出力信号を送出する。従って、ブレーキペダル移動用モータ69に付設されたエンコーダから送出される基準の検出力信号とその後に送出される検出力信号とによって、ブレーキペダル18の基準位置に対する相対配置位置が検知され得ることになる。

【0033】シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々に付設されたエンコーダから得られる検出力信号は、図1に示される如くに、例えば、ダッシュパネル23に取り付けられたモータ駆動制御部70に供給される。モータ駆動制御部70には、シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々との電気的接続がなされている。そして、モータ駆動制御部70は、シートス

ライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々の回転状態を制御し、それによって、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々についての配置位置調整が行われるようになす動作を行い、その結果、運転姿勢調整が行われることになる。

【0034】さらに、図1に示されるステアリングホイール16には、4個の押釦型の調整開始用操作部71、調整終了用操作部72、調整開始用操作部73及び調整終了用操作部74が配されていて、これらの操作部71〜74もモータ駆動制御部70との電気的接続がなされており、操作部71〜74の夫々が操作されるとき、モータ駆動制御部70がその操作に応じて動作し、運転姿勢調整が行われる。これらモータ駆動制御部70及び操作部71〜74も、シート可動支持機構部20、アクセルペダル可動支持機構部24及びブレーキペダル可動支持機構部27と共に、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置の一例を構成する主要構成要素となっている。

【0035】なお、ステアリングホイール16を支持する2分割されたステアリングコラム15A及び15Bは、自在継手により相互連結されているとともに、モータを含んだステアリングホイール・チルト調整機構46が設けられたものとされており、ステアリングホイール・チルト調整機構46が作動せしめられるときには、固定されたステアリングコラム15Aに対してステアリングホイール16が取り付けられたステアリングコラム15Bが揺動せしめられ、それによりステアリングホイール16の高さ調整が行われる。さらに、ステアリングコラム15Bには、モータを含んだステアリングホイール

14

突出長調整機構47が設けられており、ステアリングホイール突出長調整機構47が作動せしめられるときには、ステアリングホイール16の車室内における突出長が調整される。

【0036】シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58、ブレーキペダル移動用モータ69、調整開始用操作部71、調整終了用操作部72、調整開始用操作部73及び調整終了用操作部74とモータ駆動制御部70との接続関係の一例は、図7に示される如くとされる。図7に示される例にあっては、モータ駆動制御部70が、例えば、マイクロコンピュータが用いられて構成される制御ユニット75、リード・オンリ・メモリ(ROM)76、及び、モータ駆動部77、78、79及び80を含むものとされている。

【0037】調整開始用操作部71、調整終了用操作部72、調整開始用操作部73及び調整終了用操作部74からそれらに対する操作に応じて夫々送出される動作指令信号CA、CB、CC及びCD、及び、シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69からそれらの作動状態に応じて夫々送出される検出力信号SS、SL、SA及びSBが、制御ユニット75に供給され、制御ユニット75からは、読出制御信号CRがROM76に供給されるとともに、モータ制御信号CMS、CML、CMA及びCMBが夫々モータ駆動部77、78、79及び80に供給される。ROM76には、予め設定された調整用データDXが格納されており、ROM76から、読出制御信号CRに応じて調整用データDXが読み出されて制御ユニット75に供給される。また、モータ駆動部77、78、79及び80からは、モータ制御信号CMS、CML、CMA及びCMBに夫々基づくモータ駆動信号DS、DL、DA及びDBが得られ、それらが、シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69に夫々供給される。

【0038】ROM76に格納される調整用データDXは、運転姿勢調整が行われる際に参照されるべき、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々との配置位置関係をあらわすものとされている。そして、調整用データDXの設定にあたっては、先ず、例えば、比較的大柄な体格の男性に相当する乗員標準モデルA、平均的体格の男性もしくは比較的大柄な体格の女性に相当する乗員標準モデルB、比較的小柄な体格の男性もしくは平均的体格の女性に相当する乗員標準モデルC、及び、比較的小柄な体格の女性に相当する乗員標準モデルDが用意されて、乗員標準モデルAが運転者用シート14に着座せしめられたとき、乗員標準モデルAのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに

15

乗員標準モデルAが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる運転者用シート14の適正配置位置及びアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の適正配置位置、乗員標準モデルBが運転者用シート14に着座せしめられたとき、乗員標準モデルBのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに乗員標準モデルBが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる運転者用シート14の適正配置位置及びアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の適正配置位置、乗員標準モデルCが運転者用シート14に着座せしめられたとき、乗員標準モデルCのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに乗員標準モデルCが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる運転者用シート14の適正配置位置及びアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の適正配置位置、及び、乗員標準モデルDが運転者用シート14に着座せしめられたとき、乗員標準モデルDのアイポイントが適正な位置に置かれるとともに乗員標準モデルDが適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされることになる運転者用シート14の適正配置位置及びアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の適正配置位置が定められる。

【0039】次に、運転者用シート14に乗員標準モデルAが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルBが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルCが着座せしめられた場合、及び、運転者用シート14に乗員標準モデルDが着座せしめられた場合の夫々において設定された運転者用シート14の適正配置位置、及び、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の適正配置位置が、夫々、シート可動支持機構部20におけるシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rの、運転者用シート14が基準位置にあるときの位置からの移動量であるシート移動量XS、及び、アクセルペダル可動支持機構部24におけるペダル保持部材56及びブレーキペダル可動支持機構部27におけるペダル保持部材67の夫々の、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が基準位置にあるときの位置からの移動量であるペダル移動量XPをもってあらわされる。

【0040】そして、運転者用シート14に乗員標準モデルAが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルBが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルCが着座せしめられた場合、及び、運転者用シート14に乗員標準モデルDが着座せしめられた場合の夫々におけるシート移動量XS及びペダル移動量XPに基づいて、例えば、図8に示される特性図において曲線によりあらわされる如くの、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の配置位置についての移動特性が求められ、斯かる移動特性をあらわすものとして調整用データDXが

16

設定される。図8において、点P0は運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が基準位置にある状態に対応し、点P1、P2、P3及びP4は、夫々、運転者用シート14に乗員標準モデルAが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルBが着座せしめられた場合、運転者用シート14に乗員標準モデルCが着座せしめられた場合、及び、運転者用シート14に乗員標準モデルDが着座せしめられた場合に対応している。

10 【0041】このようなもて、運転姿勢調整は、運転者により調整開始用操作部71もしくは73が操作されたとき開始される。その際、例えば、調整開始用操作部71が操作されるときには、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが各々の基準位置から離れる方向に移動せしめられる状態のもてでの運転姿勢調整が行われ、それに対して、調整開始用操作部73が操作されるときには、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが各々の基準位置に向かう方向に移動せしめられる状態のもてでの運転姿勢調整が行われるように設定される。そして、運転姿勢調整が行われているもて、運転者により調整終了用操作部72が操作されたときには、調整開始用操作部71が操作されることにより開始された運転姿勢調整が終了せしめられ、また、運転者により調整終了用操作部74が操作されたときには、調整開始用操作部73が操作されることにより開始された運転姿勢調整が終了せしめられる。

30 【0042】調整開始用操作部71が操作されると、調整開始用操作部71からその操作に応じて動作指令信号CAが送出されてモータ駆動制御部70における制御ユニット75に供給される。制御ユニット75においては、動作指令信号CAに応じて、ROM76に、それに格納されている調整用データDXの読出しを指示する読出制御信号CRが供給され、ROM76から調整用データDXが読み出されて制御ユニット75に供給される。

40 【0043】また、制御ユニット75においては、シートスライド用モータ36に付設されたエンコーダからの検出出力信号SSとシート昇降用モータ43に付設されたエンコーダからの検出出力信号SLとに基づいて運転者用シート14の基準位置に対する相対配置位置が検知され、さらに、アクセルペダル移動用モータ58に付設されたエンコーダからの検出出力信号SAに基づいてアクセルペダル17の基準位置に対する相対配置位置が、そして、ブレーキペダル移動用モータ69に付設されたエンコーダからの検出出力信号SBに基づいてブレーキペダル18の基準位置に対する相対配置位置が夫々検知される。そして、検知された運転者用シート14の配置位置とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の配置位置とが、調整用データDXがあらわす移動特性に照合され、運転者用シート14の配置位置を調整用

50

データDXがあらわす移動特性に従って基準位置から離れる方向に移動させるためのモータ制御信号CMS及びCML、アクセルペダル17の配置位置を調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置から離れる方向に移動させるためのモータ制御信号CMA、及び、ブレーキペダル18の配置位置を調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置から離れる方向に移動させるためのモータ制御信号CMBが形成され、それらが、モータ駆動部77、78、79及び80に夫々供給される。

【0044】モータ駆動部77、78、79及び80からは、モータ制御信号CMS、CML、CMA及びCMBに夫々基づくモータ駆動信号DS、DL、DA及びDBが得られ、それらがシートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69に夫々供給される。それにより、シートスライド用モータ36及びシート昇降用モータ43の夫々が回転状態とされ、その結果、運転者用シート14の配置位置が調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置から離れる方向に移動せしめられるとともに、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々が回転状態とされて、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置から離れる方向に移動せしめられて、運転姿勢調整が行われる状態とされる。

【0045】斯かるもとの調整終了用操作部72が操作されると、調整終了用操作部72からその操作に応じて動作指令信号CBが送出されてモータ駆動制御部70における制御ユニット75に供給される。制御ユニット75においては、動作指令信号CBに応じて、モータ駆動部77、78、79及び80に対しての夫々モータ制御信号CMS、CML、CMA及びCMBの供給が停止され、それに応じて、モータ駆動部77、78、79及び80からのモータ駆動信号DS、DL、DA及びDBの夫々シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69への供給も停止され、シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々が停止状態とされる。それにより、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の配置位置が固定され、運転姿勢調整が終了せしめられる。

【0046】このようにして、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、運転者のアイポイントが適正な位置に置かれるとともに運転姿勢が適正なものとされることになる適正配置位置をとるものとされる運転姿勢調整が、運転者にとって煩雑で面倒な調整作業が不要とされるもとの極めて容易に行

われる。

【0047】一方、調整開始用操作部73が操作されると、調整開始用操作部73からその操作に応じて動作指令信号CCが送出されてモータ駆動制御部70における制御ユニット75に供給される。制御ユニット75においては、動作指令信号CCに応じて、ROM76に、それに格納されている調整用データDXの読出しを指示する読出制御信号CRが供給され、ROM76から調整用データDXが読み出されて制御ユニット75に供給される。

10

【0048】さらに、制御ユニット75においては、シートスライド用モータ36に付設されたエンコーダからの検出力信号SSとシート昇降用モータ43に付設されたエンコーダからの検出力信号SLとに基づいて運転者用シート14の基準位置に対する相対配置位置が検知され、また、アクセルペダル移動用モータ58に付設されたエンコーダからの検出力信号SAに基づいてアクセルペダル17の基準位置に対する相対配置位置が、そして、ブレーキペダル移動用モータ69に付設されたエンコーダからの検出力信号SBに基づいてブレーキペダル18の基準位置に対する相対配置位置が夫々検知される。そして、検知された運転者用シート14の配置位置とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の配置位置とが、調整用データDXがあらわす移動特性に照合され、運転者用シート14の配置位置を調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置に向かう方向に移動させるためのモータ制御信号CMS及びCML、アクセルペダル17の配置位置を調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置に向かう方向に移動させるためのモータ制御信号CMA、及び、ブレーキペダル18の配置位置を調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置に向かう方向に移動させるためのモータ制御信号CMBが形成され、それらが、モータ駆動部77、78、79及び80に夫々供給される。

20

30

40

【0049】それにより、調整開始用操作部71が操作された場合と同様にして、シートスライド用モータ36及びシート昇降用モータ43の夫々が回転状態とされ、運転者用シート14の配置位置が調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置に向かう方向に移動せしめられるとともに、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々が回転状態とされ、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、調整用データDXがあらわす移動特性に従って基準位置に向かう方向に移動せしめられて、運転姿勢調整が行われる状態とされる。

【0050】斯かるもとの調整終了用操作部74が操作されると、調整終了用操作部74からその操作に応じて動作指令信号CDが送出されてモータ駆動制御部70における制御ユニット75に供給される。制御ユニット75においては、動作指令信号CDに応じて、モータ駆

50

動部77、78、79及び80に対しての夫々モータ制御信号CMS、CML、CMA及びCMBの供給が停止され、それにより、調整終了用操作部72が操作された場合と同様にして、シートスライド用モータ36、シート昇降用モータ43、アクセルペダル移動用モータ58及びブレーキペダル移動用モータ69の夫々が停止状態とされ、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々の配置位置が固定されて、運転姿勢調整が終了せしめられる。

【0051】このようにして、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、運転者のアイポイントが適正な位置に置かれるとともに運転姿勢が適正なものとされることになる適正配置位置をとるものとされる運転姿勢調整が、運転者にとって煩雑で面倒な調整作業が不要とされるもとで極めて容易に行われる。

【0052】上述の図1に示される例においては、アクセルペダル可動支持機構部24が、ブラケット部材50に対して移動可能に取り付けられたペダル保持部材56により揺動可能に保持されたアクセルペダル17を、車両の前後方向に移動させるものとされ、また、ブレーキペダル可動支持機構部27が、ブラケット形成部材61に対して移動可能に取り付けられたペダル保持部材67により揺動可能に保持されたブレーキペダル18を、車両の前後方向に移動させるものとされているが、アクセルペダル可動支持機構部24は、例えば、ブラケット部材50に形成される長孔51及び52及び開口部53の夫々が、前後方向に伸びるとともに、前端部が後端部より高くなるように傾斜したものとされ、それによって、アクセルペダル17を運転者用シート14に向かう方向に移動させるときにはその上下方向の位置を低め、また、運転者用シート14から離隔する方向に移動させるときにはその上下方向の位置を高めるようになるものとされてもよく、さらに、ブレーキペダル可動支持機構部27も、例えば、ブラケット形成部材61に形成される長孔62及び63及び開口部64の夫々が、前後方向に伸びるとともに、前端部が後端部より高くなるように傾斜したものとされ、それによって、ブレーキペダル18を運転者用シート14に向かう方向に移動させるときにはその上下方向の位置を低め、また、運転者用シート14から離隔する方向に移動させるときにはその上下方向の位置を高めるようになるものとされてもよい。

【0053】アクセルペダル可動支持機構部24及びブレーキペダル可動支持機構部27が、夫々、アクセルペダル17及びブレーキペダル18を上述の如くに上下方向にも移動させる場合には、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、その移動に伴って踏角が運転者による踏込動作が行われ易くなるように変化せしめられることになる。

【0054】また、上述の図1に示される例における運

転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とは、図9において実線により示される如くに（アクセルペダル17は示されていない）、運転者用シート14が、そのシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rがスライド機構による前後方向の移動範囲における最後端でかつ昇降機構による上下方向の移動範囲における最下端となる位置をとるものとされ、また、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、最も運転者用シート14に対する離隔側に寄った前端位置をとるものとされて、各々の移動調整範囲内において相互間距離が最大となる位置に置かれた状態をもって、各々の基準位置に置かれた状態とされている。そして、運転姿勢調整は、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが、図9において一点鎖線により示され（アクセルペダル17は示されていない）、白抜矢印によってあらわされる如くに、各々の基準位置から離れる方向に移動せしめられ、それにより、互いに逆で、相互に近接する方向に移動せしめられる状態、もしくは、各々の基準位置に向かう方向に移動せしめられ、それにより、互いに逆で、相互に離隔する方向に移動せしめられる状態とされて行われる。しかしながら、運転者用シート14、アクセルペダル17及びブレーキペダル18は、必ずしも図1に示される例における如くに設けられる必要はなく、例えば、以下の如くの変形例が考えられる。

【0055】第1の変形例にあつては、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが、図10において実線により示される如くに（アクセルペダル17は示されていない）、運転者用シート14が、そのシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rがスライド機構による前後方向の移動範囲における最前端でかつ昇降機構による上下方向の移動範囲における最上端となる位置をとるものとされ、また、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が、最も運転者用シート14に対する近接側に寄った後端位置をとるものとされて、各々の移動調整範囲内において相互間距離が最小となる位置に置かれた状態をもって、各々の基準位置に置かれた状態とされる。そして、運転姿勢調整は、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが、図10において一点鎖線により示され（アクセルペダル17は示されていない）、白抜矢印によってあらわされる如くに、各々の基準位置から離れる方向に移動せしめられ、それにより、互いに逆で、相互に離隔する方向に移動せしめられる状態、もしくは、各々の基準位置に向かう方向に移動せしめられ、それにより、互いに逆で、相互に近接する方向に移動せしめられる状態とされて行われる。

【0056】また、第2の変形例にあつては、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とが、図11において実線により示される如く

21

に（アクセルペダル17は示されていない）、運転者用シート14が、そのシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rがスライド機構による前後方向の移動範囲における最前端でかつ昇降機構による上下方向の移動範囲における最上端となる位置をとるものとされ、また、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が最も運転者用シート14に対する離隔側に寄った前端位置をとるものとされた状態をもって、各々の基準位置に置かれた状態とされる。そして、運転姿勢調整は、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とは、図11において一点鎖線により示され（アクセルペダル17は示されていない）、白抜矢印によってあらわされる如くに、各々の基準位置から離れる方向、即ち、車両の後方側に移動せしめられる状態、もしくは、各々の基準位置に向かう方向、即ち、車両の前方側に移動せしめられる状態とされて行われる。

【0057】さらに、第3の変形例にあっては、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とは、図12において実線により示される如くに（アクセルペダル17は示されていない）、運転者用シート14が、そのシートクッションフレーム部材37の後方部分37Rがスライド機構による前後方向の移動範囲における最後端でかつ昇降機構による上下方向の移動範囲における最下端となる位置をとるものとされ、また、アクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々が最も運転者用シート14に対する近接側に寄った後端位置をとるものとされた状態をもって、各々の基準位置に置かれた状態とされる。そして、運転姿勢調整は、運転者用シート14とアクセルペダル17及びブレーキペダル18の夫々とは、図12において一点鎖線により示され（アクセルペダル17は示されていない）、白抜矢印によってあらわされる如くに、各々の基準位置から離れる方向、即ち、車両の前方側に移動せしめられる状態、もしくは、各々の基準位置に向かう状態、即ち、車両の後方側に移動せしめられる状態とされて行われる。

【0058】

【発明の効果】以上の説明から明らかな如くに、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置にあっては、例えば、シート部に着座した乗員によって調整用操作部が運転姿勢調整のためのシート部及び操作ペダル部の配置位置調整を開始させるべく操作されるとき、それに応じて、メモリ部に格納された調整用データに基づき、シート部の配置位置調整及び操作ペダル部の配置位置調整が行われる。そして、調整用データが、シート部に着座せしめられた乗員標準モデルが、そのアイポイントが適正な位置に置かれ、かつ、適正な運転姿勢に相当する姿勢をとるものとされるシート部及び操作ペダル部の適正配置位置に関するものとされることにより、シート部に着座した乗員が乗員標準モデルによりあらわされる体格から懸け離れた体格を有していない限り、シート部及び操作ペ

22

ル部の配置位置調整中にその乗員が適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行えることになるシート部及び操作ペダル部の夫々の配置位置が得られる状態があり、例えば、斯かる状態において乗員により調整用操作部が運転姿勢調整を終了させるべく操作されることにより、シート部の配置位置調整及び操作ペダル部の配置位置調整が終了せしめられる。

【0059】従って、本発明に係る車両の運転姿勢調整装置によれば、シート部に着座した乗員による適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行えることになる所望の運転姿勢をとるための姿勢調整が、シート部及び操作ペダル部について連動してなされる配置位置調整により、乗員にとって煩雑で面倒な調整作業が要されることなく自動的に行われる。そして、調整用データが、複数種の乗員標準モデルの夫々に対応するシート部及び操作ペダル部の適正配置位置に基づいて得られる移動特性をあらわすものとして用意され、その調整用データによりあらわされる移動特性に従ってシート可動支持機構部及びペダル可動支持機構部によるシート部及び操作ペダル部の配置位置調整が行われるようにされることにより、シート部に着座した乗員による適正なアイポイント位置をもって操作ペダル部の操作を無理なく確実に行える所望の運転姿勢をとるための姿勢調整が、例外的な場合を除いて、乗員の身体寸法の如何にかかわらず適切に行われることになる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明に係る車両の運転姿勢調整装置の一例を、それが装備された車両の車室形成部の一部と共に示す斜視図である。

【図2】図1に示される例におけるシート可動支持機構部の一例の構成及び動作の説明に供される側面図である。

【図3】図1に示される例におけるアクセルペダル可動支持機構部の一例の構成及び動作の説明に供される斜視図である。

【図4】図1に示される例におけるアクセルペダル可動支持機構部の一例の構成及び動作の説明に供される斜視図である。

【図5】図1に示される例におけるブレーキペダル可動支持機構部の一例の構成及び動作の説明に供される斜視図である。

【図6】図1に示される例におけるブレーキペダル可動支持機構部の一例の構成及び動作の説明に供される斜視図である。

【図7】図1に示される例における調整用操作部と、モータ駆動制御部と、シート可動支持機構部、アクセルペダル可動支持機構部及びブレーキペダル可動支持機構部の夫々におけるモータとの接続関係を示すブロック接続図である。

【図8】図1に示される例における運転者用シートとア

23

クセルペダル及びブレーキペダルの夫々についての配置位置調整の説明に供される特性図である。

【図9】図1に示される例における運転者用シートとアクセルペダル及びブレーキペダルの夫々との運転姿勢調整に際しての移動状態の説明に供される概念図である。

【図10】図1に示される例に対する第1の変形例における運転者用シートとアクセルペダル及びブレーキペダルの夫々との運転姿勢調整に際しての移動状態の説明に供される概念図である。

【図11】図1に示される例に対する第2の変形例における運転者用シートとアクセルペダル及びブレーキペダルの夫々との運転姿勢調整に際しての移動状態の説明に供される概念図である。

【図12】図1に示される例に対する第3の変形例における運転者用シートとアクセルペダル及びブレーキペダルの夫々との運転姿勢調整に際しての移動状態の説明に供される概念図である。

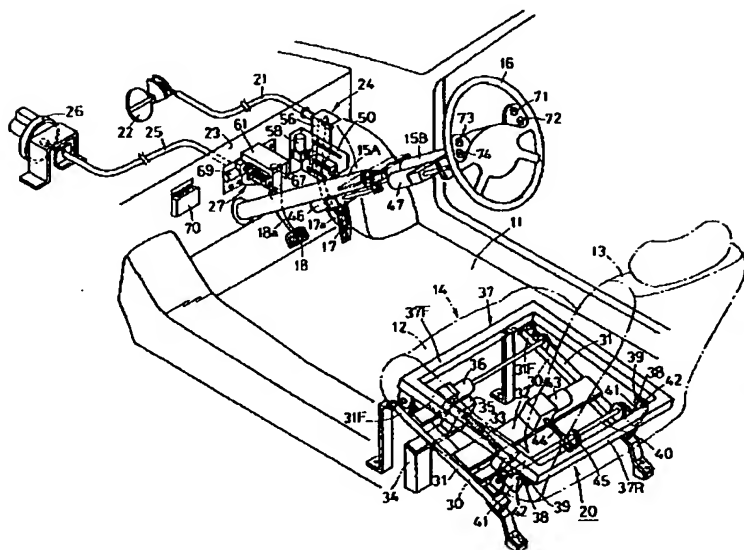
【符号の説明】

- 11 フロア部分
- 14 運転者用シート
- 16 ステアリングホイール
- 17 アクセルペダル
- 18 ブレーキペダル
- 20 シート可動支持機構部

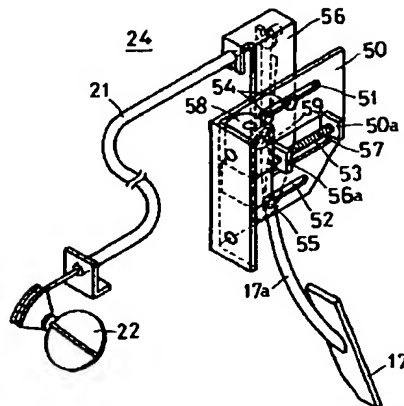
24

- 24 アクセルペダル可動支持機構部
- 27 ブレーキペダル可動支持機構部
- 30 レール部
- 31 スライド部材
- 33, 57, 68 スクリュー軸部材
- 36 シートスライド用モータ
- 37 シートクッションフレーム部材
- 41 屈曲アーム部材
- 43 シート昇降用モータ
- 44 スクリュー係合軸部材
- 50 ブラケット部材
- 51, 52, 62, 63 長孔
- 53, 64 開口部
- 54, 55, 65, 66 ピン
- 56, 67 ペダル保持部材
- 58 アクセルペダル移動用モータ
- 61 ブラケット形成部材
- 69 ブレーキペダル移動用モータ
- 70 モータ駆動制御部
- 71, 73 調整開始用操作部
- 72, 74 調整終了用操作部
- 75 制御ユニット
- 76 ROM
- 77, 78, 79, 80 モータ駆動部

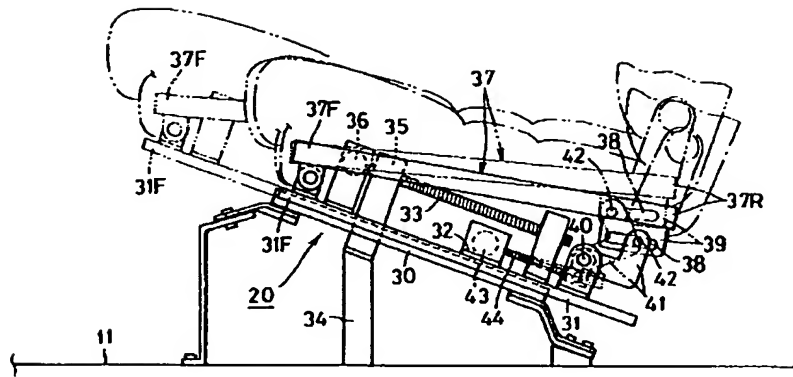
【図1】



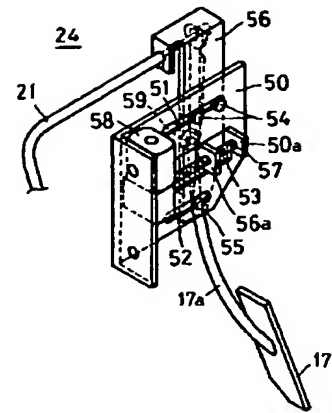
【図3】



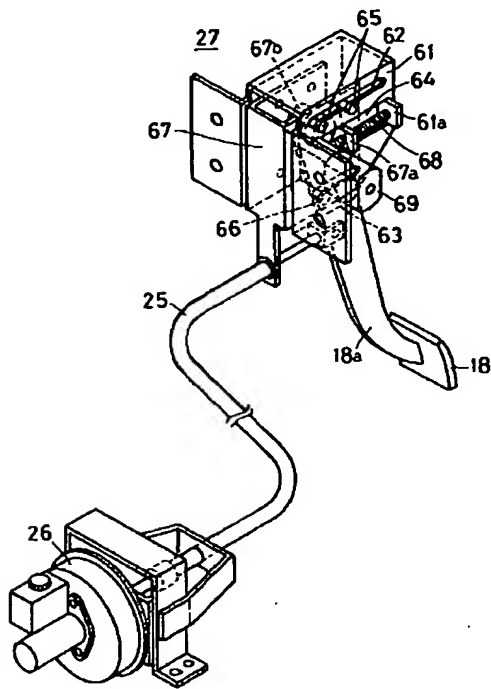
【図2】



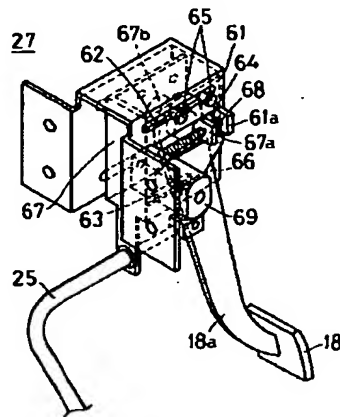
【図4】



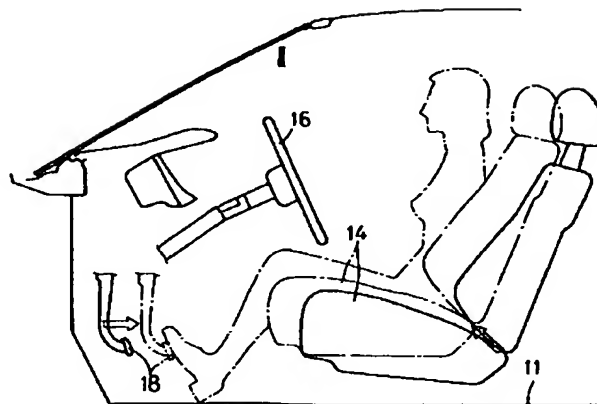
【図5】



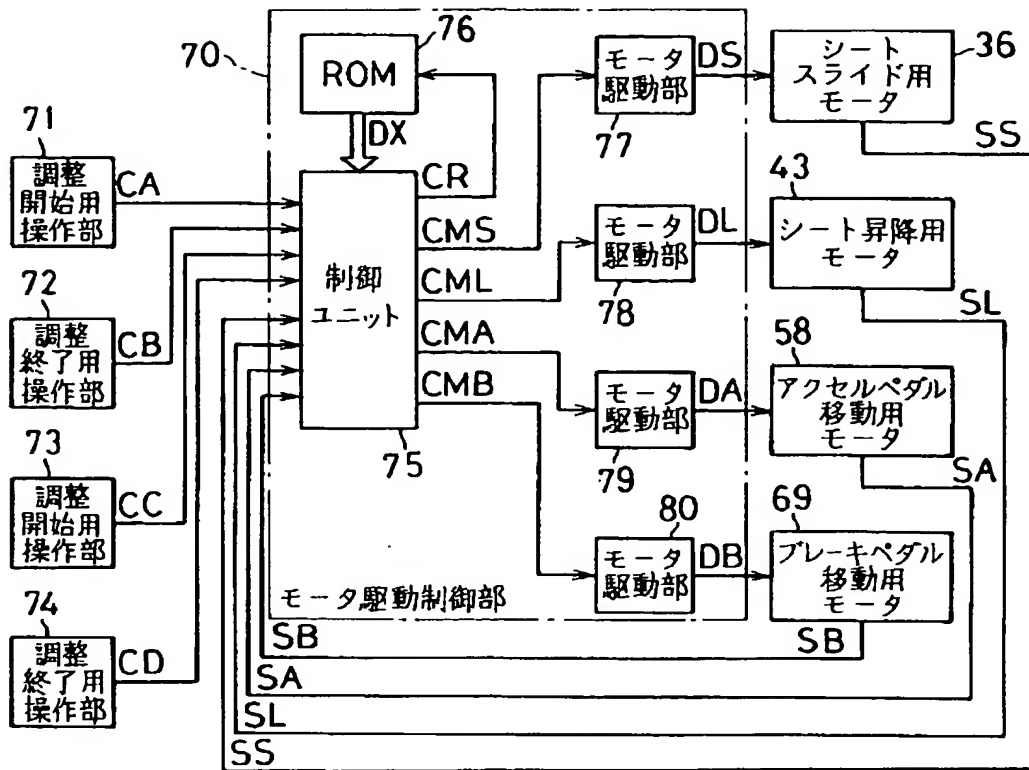
【図6】



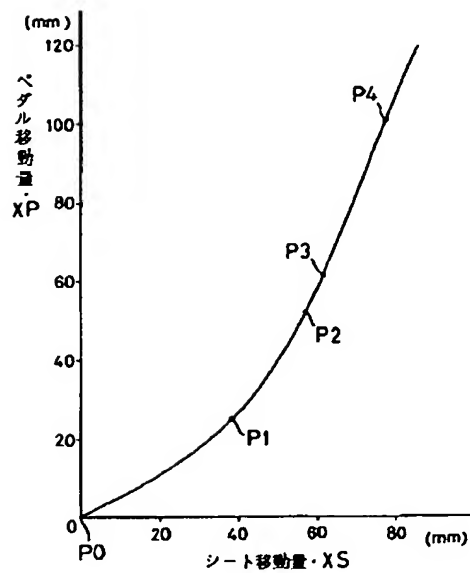
【図9】



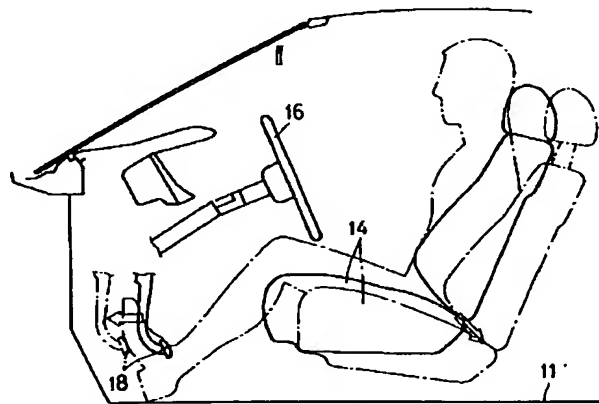
【図7】



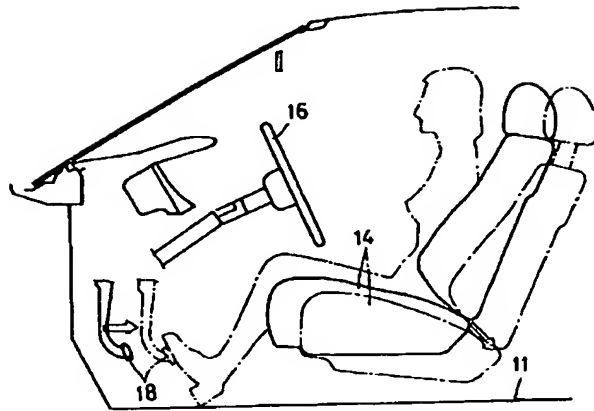
【図8】



【図10】



【図11】



【図12】

